

住宅団地における集散街路へのアクセス経路とコミュニティ道路利用に関する分析

名城大学都市情報学部 ○ 中島 明美
 名城大学都市情報学部 正会員 吉川 耕司

1. はじめに

本研究では、大都市郊外の住宅団地を対象とし、居住者の通勤、通学、買い物などを目的とした交通行動について、団地内の利用経路及びコミュニティ道路の利用形態と意識に関してアンケート調査を行った。特に団地内に配置されたコミュニティ道路に着目し、これに対する自動車利用時と歩行時の迂回行動とその理由について重点的に調査している。特に本研究は各世帯の位置情報をもとに補助幹線道路への最短経路と実際の利用経路との乖離を定量的に把握しようとするのが特徴の1つである。

2. 研究の背景

コミュニティ道路の整備効果に関しては、ロードピア事業のように地区全体の面的配置が行われた場合については例証されているものの、例えば都市近郊の住宅団地内に1～数本をシンボル道路的に整備した場合の効果については、あまり知見が得られていない。特に、このような場所では地区中心部に直線的にコミュニティ道路が配置されることも多く、こうした住民の利用頻度が比較的高い場合に流出入交通量を抑制し得ているか、幼児の公園への行き来等が想定される状況での主婦の歩行安全性に対する評価はどのようなものか、等、解明すべき事柄が多くある。本研究はこうした背景をふまえ、大学に隣接し、中心部に約250mにわたって直線的に伸びるコミュニティ道路が配置された住宅団地を対象とし、団地内住民のアンケート調査を行ったものである。

3. アンケート調査の内容

3-1 調査対象と方法

(1) 対象地区

アンケート対象地区は、岐阜県可児市の虹ヶ丘団地(図1参照)、3丁目・4丁目と5丁目の一部(メイン道路の東側)の248世帯とした。

(2) 対象者

対象地区の居住する全世帯の全構成員を対象とした。ただし、10才以下の子供については本人による回答が困難なため、両親に子供の行動について聞く項目がもうけている。

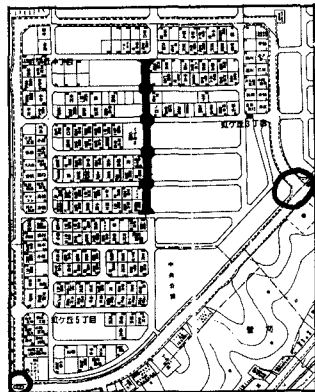


図1 対象地区

(3) 調査方法と回収結果

11才以上を対象として各世帯に人数分アンケート用紙を配布し、3～7日後に回収に訪問する留置法をとった。配布日時は平成9年10月20日(月)～23日(木)、15:00～19:00、回収日時は平成9年10月27日(月)の18:00～19:00である。なお、回収率は約69%(171世帯427票)であった。なお、各世帯に1枚ずつ、問6に使用する「写真表」と世帯構成による評価意識の違いの分析に用いるための「世帯表」を配布している。

「写真表」は、対象地区内のコミュニティ道路の写真画像を、画像処理ソフトで路面に色を付けた。色は、現状、赤色、黄色、青色、緑色の5色である。

3-2 アンケート項目

アンケートでは歩行者の立場とドライバーの立場の2つの立場から、日常の交通行動とコミュニティ道路に対する利用状況及び評価について回答を求めた。(ただしドライバーの立場については、自動車、バイクで週1回以上虹ヶ丘団地内を自ら運転されて通行される方を対象とした。)具体的には表1に示すように問1～問4までは、世帯位置と利用経路から歩行者とドライバーの経路選択行動の違いや、コミュニティ道路に対する迂回行動を調査するための質問項目である。また、問5～問8はコミュニティ道路に関する認識と舗装色による評価を知る

ためのものである。特に問8は、親の目から見た子供の遊びの場としてのコミュニティ道路の意識について調査している。

表 1 アンケート内容

回答者	問	内容	小項目	方法
歩行者の立場	1	歩行経路	(1) 家から団地出口までの最頻利用経路(第1経路) (2) (1)以外の経路(第2経路) (3) (1)を利用する理由	記入(赤) (青) 1つ
	2	コミュニティ道路の利用状況と通やすさ	(1) 利用頻度 (2) 利用時間帯 (3) 利用しない理由 (4) 利用目的 (5) 通やすさ (6) 通やすいと感ずる理由 (7) 通りにくいと感ずる理由	1つ 全て 記述 1つ
	3	ドライバー	1,2と同じ	
	4			
	5	コミュニティ道路に対する認識		1つ
	6	コミュニティ道路に関する意識、評価	<舗装色によるコミュニティ道路の評価> (1) ドライバーの走りやすさに関して (2) スピードの出しやすさに関して (3) 周辺との調和に関して	5段階評価
	7		コミュニティ道路で気づいた点	記述
2~10才の親	8		(1) 子供がよく遊ぶ場所 (2) 遊びの場としてのコミュニティ道路の適性	1つ
			(1) 性別 (2) 年齢 (3) 車種 (4) 職種	1つ
全員	フェイス			

4. 集計結果

そのアンケートの集計結果の一部を表2、図2と図3に示す。

表 2 コミュニティ道路の通やすさとその理由

設問	歩行者	自動車	凡例
通やすさ			- 車線に通りやすい - やや通りやすい - 車線の幅が広い - やや通りにくい - 非常に通りにくい
通やすさの理由			- 車線の幅が広い - 車線がゆがっていない - 車道の幅が広い - どの部分でもよい - 右折ラダー・カラー線画・標識がよい - その他
通りにくい理由			- 車線の幅が狭い - 人通りが多い - どこを走ってもよいかわからない - 車線の幅が異なる - 車線がある - 右折ラダーがある - 車線がある - 交差点に設置がある - 交差点が信号機である - 歩道がない - 人が多く歩いている - その他

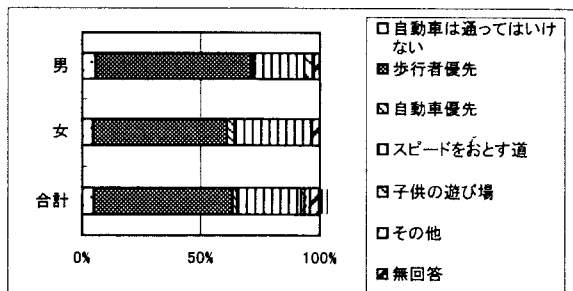


図 2 性別と問5のクロス集計

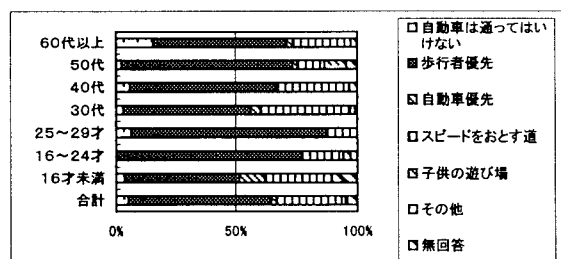


図 3 年齢と問5のクロス集計

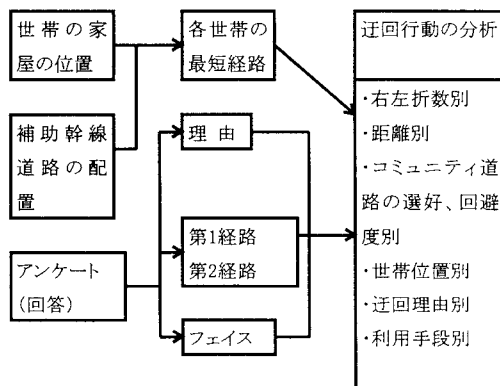


図 4 経路分析のフローチャート

5. おわりに

今後はアンケート結果の分析については、利用経路に関する分析を進めていきたい。集計結果の考察については、講演時に説明する。